

Теоретичні аспекти концепції управління проектами ресурсозбереження при експлуатації міського електричного транспорту

В.Х. Далека, д.т.н., С.П. Шацький

*Харківська національна академія міського господарства
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Основою розробки концепції управління проектами ресурсозбереження на міському електричному транспорті (МЕТ) є досягнення на різних видах транспорту та комунальному господарстві економії ресурсів, на базі наукових досліджень на принципах реінжинірингу. Реінжиніринг на МЕТ передбачає фундаментальний перегляд і радикальне вдосконалення процесів і систем транспорту для досягнення максимальних значень показників якості і ефективності транспортного обслуговування населення за рахунок оптимального використання матеріальних, трудових, інформаційних та фінансових ресурсів. Метою реінжинірингу бізнес-процесів є системна реорганізація матеріальних, енергетичних, фінансових та енергетичних потоків, яка направлена на спрощення організаційної структури, перерозподіл і мінімізацію використання різних ресурсів, скорочення часу доставки пасажирів та підвищення якості їх обслуговування.

Також при цьому слід враховувати принципи синергізму, тобто підсилення зв'язку між елементами системи, оскільки прибуток від спільного використання ресурсів перевищує суму прибутку від використання даних ресурсів окремо.

Концепція транспортного обслуговування населення пропонується як нова економічна модель господарювання підприємств міського електротранспорту в ринкових умовах. Вона передбачає системи цілей, ресурсів, обмежень, пріоритетів.

Система цілей. Цілями концепції транспортного обслуговування населення є: припинення спаду, стабілізація та подальший розвиток пасажирського транспорту муніципальної власності; сприяння збільшенню рухомості населення та обсягів транспортного обслуговування при забезпеченні соціально прийнятних тарифів; створення механізму впливу міської Ради на транспортну та екологічну ситуацію.

Система ресурсів. Концепція передбачає використання ресурсних можливостей: основних фондів транспортних підприємств муніципальної власності; заощаджених матеріальних, енергетичних, трудових, інформаційних та фінансових ресурсів при експлуатації існуючих основних фондів; приватного капіталу, у тому числі інвестицій на цільові програми; потенціалу підприємств машинобудування; міського бюджету.

Система обмежень. Концепція враховує: спроможності вуличної мережі; відсутність можливості фінансування відновлення основних фондів та технічного переозброєння транспортних підприємств муніципальної власності з міського бюджету принаймні до виходу з кризи; купівельну спроможність населення; неусталеність законодавче визначених прав виконавчих органів.

Система пріоритетів. Пріоритетними в цій концепції визнаються:

- створення умов для стимулювання ефективного використання основних фондів транспортних підприємств комунальної власності;
- створення механізму впливу виконавчого органу міської ради на транспортну та екологічну ситуацію.

Необхідно виділити першочергові міські проекти в сфері транспортного обслуговування, зокрема:

- реформування транспортних підприємств муніципальної власності;
- розробка та впровадження проектів ресурсозбереження;
- розробка бізнес - плану для залучення інвестицій на розробку, виробництво та експлуатацію нових транспортних засобів МЕТ;
- розробка бізнес - плану для залучення інвестицій на побудову нових транспортних мереж;
- організація служби моніторингу стану атмосферного повітря для використання на відповідному рівні міського електротранспорту, як транспорту, що в більшій мірі відповідає екологічним вимогам.

Як відомо питання взаємодії між організацією та зовнішнім середовищем в процесі досягнення стратегічних цілей є предметом стратегічного менеджменту. При цьому необхідно чітко розрізняти компоненти стратегічного менеджменту, а саме відокремлювати формулювання власне стратегії від механізму її здійснення. Формулювання стратегії базується на певних концепціях відповідно до одного з трьох рівнів - *корпоративного, ділового та функціонального*.

Таким чином, для підприємств міського електротранспорту теоретично головними стратегіями є ринкова та фінансова. Ринкова стратегія вирішує основні питання щодо місця транспортних послуг підприємства міського електротранспорту на загальноміському ринку транспортних послуг, серед яких головним фактором привабливості є розвиток маршрутної мережі. Однак самотійна реалізація ринкової стратегії тільки підприємством міського електротранспорту неможлива, оскільки такі важливі сторони, як тарифна політика, регулювання взаємодії міського електротранспорту з іншими учасниками дорожнього руху, оновлення основних фондів, тощо є прерогативою виконавчих органів місцевого самоврядування і не лежать в сфері компетенції керівників підприємств міського електротранспорту. В цих умовах основною стає фінансова стратегія, яка по суті збігається зі стратегією ресурсозаощадження.